Informacja OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania.

We wszystkich sprawach proszę kontaktować się e-mail: biuro@nms.org.pl

lub w pilnych sprawach dot. sprawach roszczeń prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu:

516 516 900.

W pozostałych pilnych sprawach pod nr telefonu:

696 322 422.

Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

Źródło:omk.org.pl

Grecja wyłączyła marynarzy z zakazu wejścia do kraju.

Grecja zwolniła marynarzy z ograniczeń podróży związanych z COVID-19, spełniając swoje zobowiązanie wobec IMO dotyczące ułatwienia zmiany załogi.
Rząd grecki zezwolił marynarzom na wjazd do swojego kraju wraz z obywatelami następujących krajów: Algierii, Australii, Gruzji, Kanady, Japonii, Maroka, Nowej Zelandii, Rwandy, Korei Południowej, Tajlandii, Tunezji i Urugwaju.
Przypominamy, że Grecja dołączyła do Danii, Francji, Niemiec, Indonezji, Holandii, Norwegii, Filipin, Arabii Saudyjskiej, Singapuru, Zjednoczonych Emiratów Arabskich (ZEA), Wielkiej Brytanii oraz Stanów Zjednoczonych, wyznaczając marynarzy jako kluczowych pracowników i umożliwiając zmiany załogi po wirtualnym szczycie ministerialnym zorganizowanym przez rząd Wielkiej Brytanii 9 lipca.
Kryzys związany ze zmianą załogi doprowadził do utknięcia ponad 300 000 marynarzy na morzu, a kolejnych 300 000 marynarzy oczekuje na lądzie, aby odciążyć swoich przepracowanych kolegów i zapisać się na statki.
Według aktualizacji GAC Greece, zostaną przeprowadzone wyrywkowe kontrole pod kątem COVID-19, a pasażerowie pozostaną w kwarantannie do czasu uzyskania wyników. W przypadku pozytywnego wyniku dana osoba zostanie poddana kwarantannie przez 14 dni, a dalsze instrukcje zostaną przekazane przez odpowiednie organy służby zdrowia.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nowe przepisy dot. rejestracji jachtów.

Nowe regulacje dotyczące rejestracji jachtów wchodzą w życie od 1 sierpnia 2020 r. W największym skrócie: jachty używane do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości powyżej 7,5 m do 24 m podlegają rejestracji we właściwych związkach sportowych lub w starostwach powiatowych. W tym celu uruchomiony został system REJA24, poprzez który można dokonać samodzielnego zgłoszenia jachtu do rejestracji.
Ważne ułatwienie: bezpośrednio po dokonaniu zgłoszenia można już żeglować swoim jachtem na podstawie zaświadczenia o złożeniu wniosku o rejestrację.

Dnia 1 sierpnia br. wchodzi w życie „Ustawa z 12 kwietnia 2020 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m." Nowe regulacje mają znacznie ułatwić rejestrację jachtów i innych jednostek, zatrzymać przenoszenie jachtów przez polskich armatorów i właścicieli do rejestrów zagranicznych, oraz zwiększyć atrakcyjność polskiej bandery, zachęcając obcokrajowców do przeniesienia swoich jachtów do rejestru polskiego.
Obowiązkowi rejestracji podlegają:
Jachty morskie i śródlądowe:
- o długości większej niż 7,5 m i nie przekraczające 24 m długości,
- jachty z napędem mechanicznym o mocy większej niż 15 kW,
- jednostki używane do amatorskich połowów ryb i połowów rybackich.
Obowiązkowi takiemu podlegają także jednostki używane do żeglugi poza terytorium Polski. W tym przypadku także jednostki poniżej 7,5 m długości.
Obowiązkowi rejestracji nie podlegają:
- jednostki pływające przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadające klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy albo podmiot właściwy dla państwa bandery jachtu oraz regatowe łodzie wiosłowe,
- jednostki pływające napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni,
- deska surfingowa, deska z żaglem lub inna podobna jednostka pływająca.
Gdzie zarejestrować jacht?
Wg nowych przepisów, jednostki będą rejestrowane w starostwie powiatowym i we właściwym polskim związku sportowym, w naszym przypadku to Polski Związek Żeglarski. Dane wpisywane są do ogólnopolskiego rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m nazwanego REJA24. Ich administratorem jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.
Procedura rejestracji w PZŻ:
1) Rejestracja samodzielna: - po założeniu konta w systemie Reja 24 należy wypełnić wniosek, podążając za wyświetlanymi instrukcjami. W przypadku jachtów do 14 m długości, dopuszczalne jest załączenie oświadczenia o danych technicznych jednostki. Wszelkiego rodzaju wymagane dokumenty należy zeskanować i załączyć w systemie. Na koniec procesu rejestracji należy wydrukować zaświadczenie o złożeniu wniosku, które upoważnia do korzystania z jednostki przez okres trzydziestu dni, tj. do czasu odbioru właściwego dokumentu rejestrowego w wybranym urzędzie lub biurze Związku.
Logowanie będzie dostępne pod adresem: https://portal-reja24.sygnity.pl/strona-glowna
2) Rejestracja w biurze PZŻ: pracownik biura PZŻ wprowadzi wszystkie dane na podstawie dokumentów klienta. Na koniec procesu, klient potwierdza zgodność ze stanem faktycznym i otrzymuje zaświadczenie o złożeniu wniosku o rejestrację, które upoważnia do korzystania z jednostki. Po upływie trzydziesty dni należy odebrać właściwy dokument rejestrowy w wybranym w procesie rejestracji urzędzie lub biurze Związku.
Ważne: obowiązują trzy rodzaje rejestracji: śródlądowa, morska i morska i śródlądowa. W zależności od wybranej opcji przy rejestracji jednostka może poruszać się po adekwatnym akwenie.
Właściciel zarejestrowanej jednostki pływającej jest obowiązany zawiadomić organ rejestrujący, w terminie nieprzekraczającym 30 dni, licząc od dnia zaistnienia danego faktu, o:
- zbyciu lub nabyciu jednostki;
- zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w rejestrze, w szczególności zmianie stanu faktycznego wymagającej wykreślenia jednostki z rejestru.
Każda jednostka bez numeru HIN (Hull Identification Number) będzie miała nadany nr INI (Indywidualny Numer Identyfikacyjny). Nazwa jednostki może składać się z 33 znaków używanych w języku polskim oraz cyfr arabskich i rzymskich. Nazwy będą rejestrowane ale nie będzie już indywidualnych nazw, tak jak wg. dotychczasowych przepisów. Unikalny będzie zatem tylko numer rejestracyjny.
Od momentu wejścia w życie nowych przepisów, nie będzie możliwości korespondencyjnej rejestracji jednostek. Rejestracja będzie dostępna jedynie online bądź osobiście w biurze właściwego związku sportowego lub starostwie powiatowym.
Wcześniejsze wpisy i dokumenty utracą ważność:

W zależności od daty poprzedniej rejestracji, różne wpisy i dokumenty rejestracyjne zachowają ważność, jednak tylko przez pewien czas:
- wpisy i dokumenty wydane do dnia 1 stycznia 2000 r. - przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, czyli do 01.08.2021 r.
- wpisy i dokumenty wydane do dnia 1 stycznia 2006 r. - przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, czyli do 01.02.2022 r.
- wpisy i dokumenty wydane po dniu 1 stycznia 2006 r. - przez okres 30 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, czyli do 01.02.2023 r.

Po upływie tych terminów jednostki muszą zostać zarejestrowane ponownie według nowych zasad. Ponowna rejestracja nie nastąpi automatycznie.
Właściciel jednostki, która zgodnie z dotychczasowymi przepisami nie podlegała obowiązkowi rejestracji, ma obowiązek ją zarejestrować w terminie 17 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, czyli do końca 2021 roku.
Opłaty:
80 zł opłaty obowiązuje za:
- rejestrację i wydanie dokumentu rejestracyjnego
- zmianę danych w rejestrze i wydanie dokumentu rejestracyjnego
- wydanie wtórnika dokumentu rejestracyjnego

Kwota ta wyniesie natomiast 60 zł jeśli jednostka jest już zarejestrowana w PZŻ i dokonywana jest jedynie zmiana dokumentu na nowy.
15 zł opłaty obowiązuje za:
- wydanie odpisu lub wyciągu z rejestru jachtów.

Termin rejestracji i dokumenty:
- Obowiązuje ustawowo przyjęty termin 30 dni na rejestrację. Jak już wspomniano, przed uzyskaniem rejestracji właściwej, można korzystać z jednostki na podstawie rejestracji czasowej.
- Dokument rejestracyjny będzie wydawany w formie plastikowej o wymiarach do których przywykliśmy w przypadku dokumentów tożsamości czy kart płatniczych.

Źródło gospodarkamorska.pl

Hyundai Mipo uzyskało zgodę LR dla projektu statku zasilanego amoniakiem.

Stocznia Hyundai Mipo otrzymała zgodę Lloyd's Register dla swojego projektu tankowca MR o nośności 50 tys. dwt zasilanego amoniakiem.
Stocznia pracuje nad wspólnym projektem rozwoju napędu na bazie amoniaku z Lloyd's Register i niemieckim producentem silników MAN Energy Solutions od października ubiegłego roku.
W ramach projektu HMD odpowiadała za podstawowy projekt, a firmie MAN Energy Solutions powierzono opracowanie i specyfikację silnika dwupaliwowego na amoniak. Rolą Lloyd's Register było upewnienie się, że projekt jest bezpieczny i odpowiedni, koncentrując się na ograniczaniu ryzyka.
AIP jest krokiem we właściwym kierunku dla południowokoreańskiego stoczniowca, który zamierza skomercjalizować statki napędzane amoniakiem do 2025 roku.
Amoniak został zidentyfikowany jako jedno z prawdopodobnie bezemisyjnych paliw przyszłości zgodnie z celami dekarbonizacji IMO do 2050 roku, ponieważ ma ogromny potencjał do zasilania dużych statków transoceanicznych.
MAN Energy Solutions od jakiegoś czasu pracuje nad koncepcją dwusuwowego amoniaku. Koncepcja będzie dodatkiem do silnika ME, podobnym do poprzednich koncepcji silnika z wtryskiem gazu płynnego propanu, ME-LGIP (LPG) i metanolu z wtryskiem gazu płynnego, ME-LGIM.

Amoniak może być magazynowany na zbiornikach w takich samych warunkach jak LPG, jednak pojemność zbiornika musi być dwukrotnie większa niż LPG ze względu na niższą gęstość energii.

Źródło gospodarkamorska.pl

Seaspan wydał 146 mln dolarów na pozyskanie kontenerowców.

Właściciel i operator kontenerów Seaspan Corporation, spółka zależna należąca w całości do Atlas Corp., ujawnił, że wyda około 146 milionów dolarów w gotówce na zakup dwóch kontenerowców o pojemności 13 000 TEU.
Jak ujawniono, zakup statku zostanie sfinansowany z dodatkowych pożyczek oraz gotówki. Seaspan przewiduje, że dostawy kontenerowców, zbudowanych w 2010 i 2011 roku, zostaną odebrane w III kwartale 2020 roku. Po dostarczeniu oba statki będą działać na podstawie długoterminowych czarterów z wiodącym światowym liniowcem.
- Pomimo ekstremalnych warunków rynkowych z powodzeniem pozyskaliśmy łącznie 13 wysokiej jakości statków wspieranych przez długoterminowe czartery z trzema różnymi wiodącymi światowymi liniowcami w ciągu ostatniego roku i podczas szczytu epidemii COVID-19 – powiedział Seaspan.
- To prawdziwe świadectwo naszego odpornego modelu biznesowego i najlepszej w swojej klasie zintegrowanej platformy, a także zaangażowanego i kreatywnego partnerstwa z naszymi klientami, którzy ufają nam jako ich skalowalnym, niezawodnym i długoterminowym dostawcom rozwiązań – skomentował Bing Chen, prezes i dyrektor generalny Seaspan.
Po dostawie kontenerowców globalna flota Seaspan będzie składać się ze 125 statków o ładowności około 1 049 000 TEU, z całkowitymi zakontraktowanymi przychodami w wysokości około 4,5 miliarda USD i średnim ważonym pozostałym okresem leasingu wynoszącym około 4 lata.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Saipem wygrał kolejne kontrakty związane z morskimi farmami wiatrowymi.

Włoski gigant usług naftowych Saipem zdobył wiele nowych kontraktów związanych z projektami morskiej energetyki wiatrowej, które są obecnie realizowane u wybrzeży Anglii, Szkocji i Francji.
Po pierwsze, Dogger Bank Offshore Wind Farms, spółka joint venture pomiędzy Equinor i SSE Renewables, udzieliła Saipem kontraktu na transport i instalację dwóch morskich platform wysokiego napięcia prądu stałego dla pierwszych dwóch faz projektu Dogger Bank: Dogger Bank A i Dogger Bank B. Obie platformy będą miały moc 1,2 GW.
Po ukończeniu Dogger Bank będzie największą na świecie morską farmą wiatrową, położoną około 130 km od północno-wschodniego wybrzeża Anglii. Projekt jest pierwszym, w którym zastosowano technologię HVDC na brytyjskim rynku morskiej energetyki wiatrowej.
Następnie firma Saipem otrzymała również kontrakt od Seaway 7 związany z morską farmą wiatrową Seagreen, projektem joint venture o mocy 1075 MW pomiędzy SSE Renewables (49%) i Total (51%) u wschodniego wybrzeża Szkocji. Zakres prac obejmuje wykonanie 114 fundamentów pod równoważną liczbę turbin wiatrowych.
Wreszcie firmie Saipem przyznano kontrakt na transport i montaż płaszcza i części górnej podstacji morskiej na morskiej farmie wiatrowej St-Brieuc w Bretanii we Francji, która jest rozwijana przez Ailes Marines, część grupy Iberdrola. Wszelkie działania związane z zarządzaniem projektem i prace inżynieryjne będą wykonywane przez Saipem SA, francuską spółkę zależną Saipem z siedzibą w Paryżu.
Wszystkie trzy projekty instalacji przybrzeżnych będą realizowane przez statek dźwigowy Saipem 7000. Wcześniej Saipem 7000 był wynajmowany do montażu pięciu pływających turbin wiatrowych na morzu w ramach projektu Highwind na brytyjskim Morzu Północnym.

Saipem wycenia kontrakty na północy na 90 milionów euro łącznie. Firma twierdzi, że kontrakty pomagają w dalszym ugruntowaniu pozycji firmy w sektorze odnawialnych źródeł energii, dla którego niedawno utworzono specjalną linię biznesową w ramach dywizji E&C Offshore.
- Te nowe kontrakty potwierdzają udział Saipem w najbardziej istotnych projektach morskich farm wiatrowych i są namacalnymi rezultatami strategii, która doprowadziła nas do pozycji globalnego gracza referencyjnego w dziedzinie transformacji energetycznej - powiedział Francesco Racheli, dyrektor operacyjny Saipem E&C Offshore Divisio. - To znaczące osiągnięcie zostało osiągnięte dzięki wykorzystaniu naszych możliwości, naszej elastyczności technologicznej i naszych wyjątkowych zasobów – dodał.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Przegląd aktywności Morskich na rynkach globalnych.

Gospodarka morska zdaje test odporności w czasie kryzysu, jednak wpływ pandemii wciąż jest widoczny w różnych jej sektorach. Publikujemy najnowszy przegląd aktywności morskich na rynkach globalnych.

Wskaźniki ekonomiczne

Indeks ClarkSea pozostaje stabilny w ujęciu tydzień do tygodnia na poziomie 12 345 USD dziennie, średnia w ciągu bieżącego roku wzrosła o 33 proc. w ujęciu rok do roku.

Według danych opublikowanych przez Narodowe Biuro Statystyki Chin, w drugim kwartale 2020 roku PKB kraju wzrosło o 3,2 proc. w ujęciu rok do roku. Liczba ta jest wyższa od oczekiwań ekonomistów i wskazuje na ożywienie gospodarcze w kształcie litery „V", czyli dynamiczne odbicie. Państwo Środka w pierwszym kwartale br. odnotowało spadek PKB o 6,8 proc. rdr - pierwszy spadek chińskiego PKB od co najmniej 1992 roku, gdy zaczęto publikować kwartalne dane. Rząd chiński wdrożył szereg środków mających na celu ożywienie gospodarcze kraju i zmniejszenie negatywnych skutków gospodarczych epidemii Covid-19. Jednak podczas gdy produkcja przemysłowa wzrosła o 4,8 proc. rok do roku w drugim kwartale 2020 r., sprzedaż detaliczna spadła o 3,9 proc., sygnalizując tym samym nierównomierne ożywienie.

Przemysł stoczniowy

W sektorze masowców chińska stocznia New Dayang SB podpisała kontrakt z krajowym armatorem Zhejiang Shipping Group na budowę dwóch statków o nośności 51 000 DWT. Dostawa planowana jest na 2022 rok. W czerwcu ta sama stocznia otrzymała zamówienie od krajowego armatora Shishi Dingsheng Shipping na budowę dwóch jednostek w ramach zamówienia podstawowego i dwóch jednostek w ramach zamówienia opcjonalnego, każda o nośności 70 000 jednostek DWT, również zaplanowane do dostawy w 2022 roku.

W sektorze gazowców LPG, japońska stocznia Kawasaki Heavy Industries (KHI) podpisała kontrakt z krajowym armatorem Kumiai Navigation na budowę trzeciego gazowca VLGC o pojemności 84 000 metrów sześciennych. Statek ma być wyposażony w silnik dual-fuel LPG, dostawa jednostki jest planowana na drugi kwartał 2022 roku.

Indyjska stocznia Cochin otrzymała zamówienie od norweskiego właściciela ASKO Maritime na dwie jednostki Ro-Ro, z opcją zamówienia na dwie dodatkowe. Statki będą zasilane bateriami, a dostawa ma odbyć się w 2022 roku.

Recykling statków

Dotychczas w całym 2020 roku na złom sprzedano łącznie 13 mln DWT. Kolejny tydzień lipca okazał się dość spokojny po niedawnym ożywieniu działalności na rynku recyklingu statków. Pakistan wciąż pozostaje najlepszą opcją dla sprzedających, którzy próbują pozbyć się jednostek. Prawdopodobne jest, że ten trend utrzyma się także w miesiącach letnich, niektórzy analitycy finansowi przewidują, że pakistańska rupia pozostanie stabilna w stosunku do dolara amerykańskiego przez pozostałą część roku, zapewniając silniejsze podstawy dla lokalnego rynku recyklingu. Aktywność na rynku recyklingu w Bangladeszu jest nadal ograniczona. Najniższy poziom cen jest obecnie notowany w Indiach. W Alang (Indie), lokalne stocznie złomujące statki odnoszą korzyści z unowocześnienia swoich zakładów w celu dostosowania ich do wymogów traktatu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków (Konwencja Hong Kong), ponieważ coraz

więcej właścicieli chce pozbyć się swojego tonażu w sposób zgodny z konwencją Hong Kong.

Rynek czarteru na czas

Stawki czarterowe tankowców są stabilne i utrzymują się na dość stałym poziomie w ujęciu tydzień do tygodnia, orientacyjna stawka czarteru za dzień tankowca „eco" klasy wielkościowej VLCC na okres jednego roku wynosi 42 500 USD i 37 500 USD dla jednostek non-eco. Stawka dla tankowca klasy Suezmax spadła z powrotem do poziomu 24 000 USD dziennie, stawka dla LR1 spadła do 14 750 USD dziennie.

W sektorze masowców, zbudowana w 2011 roku jednostka Supramax „SOLDOY" została wyczarterowana na okres 4-6 miesięcy za 9 250 dolarów dziennie, a zbudowany w 2013 roku Kamsarmax „GRIZZLY" na okres również 4-6 miesięcy za 12 500 dolarów dziennie. Orientacyjna stawka dla jednostki non-eco klasy Capesize spadła do 18 000 USD/dzień.

Rynek kontenerowców

Poprawia się sytuacja na rynku kontenerowców. Popyt nadal rośnie a podaż staje się coraz bardziej ograniczona, dotyczy to zwłaszcza większych jednostek. Drugi tydzień z rzędu rosną stawki w prawie całym zakresie wielkości kontenerowców, stawka czarterowa dla kontenerowca o pojemności 6 800 TEU na okres jednego roku wynosi obecnie 13 500 USD/dzień, w połowie czerwca wynosiła 10 000 USD.

Rynek kupna i sprzedaży statków

Aktywność na rynku kupna i sprzedaży tankowców w większości dotyczyła sektora VLCC. Jednostka „HRA" (320 105 DWT, zbudowana w 2011 r. przez Daewoo (DSME)) został oddana w ręce klientów Eurotankers za 46 mln USD. Ci sami nabywcy, na początku 2019 roku, zakupili statek „PHOENIX VANGUARD" (306 489 DWT, zbudowany w 2007 r. przez Daewoo (DSME)) za 39 mln USD. Jednostka „SEA CORAL" (298 306 DWT, zbudowana w 1996 r. przez Daewoo (DSME)) została sprzedana przez Ocean Tankers za 18 mln USD. W sektorze statków do przewozu suchych ładunków masowych, Klienci BW Dry Cargo sprzedali klientom Centrofin dwa masowce klasy Kamsarmax: „BW BARLEY" (83 369 DWT, zbudowany w 2010 roku przez Sanoyas) i „BW EINKORN" (81 502 DWT, zbudowany w 2010 roku przez Universal SB Maizuru) za łączną cenę 28,5 mln USD. Obie jednostki mają zainstalowane systemy BWMS. Jednostka klasy Kamsamax „BW ACORN" (82 589 DWT, zbudowana w 2010 roku przez Oshima Shipbuilding) została sprzedana klientom Orion Reederei za cenę około 13 mln USD.

Klienci Doun Kisen zaprosili do składania ofert na masowca „KM YOKOHAMA" (83 480 DWT, zbudowanego w 2011 r. przez Sanoyas), negocjowana cena wynosi obecnie 15 mln dolarów.

W sektorze masowców klasy Ultramax zaproszono do składania ofert na m.in. „OCEAN JORF" (61 269 DWT, zbudowany 2016, Iwagi Zosen, C4x30T) i „MI HARMONY" (61 617 DWT, zbudowany 2014, Nantong COSCO KHI).

„BULK PARAISO" (53 503 DWT, zbudowany w 2007 roku przez Iwagi Zosen, C4x30,5T) został sprzedany singapurskim nabywcom za cenę 8 mln USD, statek jest po przeglądzie i ma zainstalowany system BWMS. „NIKKEI VERDE" (51 658 DWT, zbudowany w 2011 roku przez Oshima Shipbuilding, C4x30T) z zainstalowanym systemem BWMS został sprzedany chińskim nabywcom za cenę około 10 mln USD. Odnośnie starszego tonażu, klienci Eagle Bulk Shipping sprzedali jednostkę Supramax „GOLDENEYE" projektu „Tess 52" (52 421 DWT, zbudowaną w 2002 r. przez Tsuneishi Zosen, C4x30T) za 4,9 mln USD. Jednostka klasy Handysize „SAM EAGLE" (32 581 DWT, zbudowana w 2010 roku przez Jiangsu Zhenjiang SY, C4x30,5T) została sprzedana na aukcji klientom Melinda Maritime za 4,73 mln USD.

Rynek ropy naftowej

Chiny, które są drugim co do wielkości konsumentem ropy naftowej na świecie, zdecydowały się na zwiększenie rezerw po krachu cen surowca. Opublikowane wstępne dane celne z Chin pokazały, że całkowity import chińskiej ropy naftowej osiągnął w czerwcu nowy rekordowy poziom 12,99 mln baryłek dziennie, oznacza to wzrost o 15 proc. w stosunku do poprzedniego rekordowego poziomu w maju i wzrost o 34 proc. w ujęciu rok do roku. Import morski oszacowano na ok. 12,0 mln baryłek dziennie, co oznacza wzrost o 11 proc. w stosunku do poprzedniego rekordu w maju i o 9,8 mln baryłek dziennie w pierwszej połowie 2020 roku.

Handel morski

Według wstępnych danych celnych, szacuje się, że import rudy żelaza dostarczanej drogą morską do Państwa Środka wzrósł o 18 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca do 99,7 mln ton w czerwcu, co stanowi najwyższy poziom od prawie trzech lat i stanowi wzrost o 35 proc. w ujęciu rok do roku. Silny wzrost rdr odzwierciedla w dużej

mierze niski poziom importu rok wcześniej (ze względu na zakłócenia w eksporcie brazylijskim), ale ogólnie w pierwszej połowie roku import wzrósł o ponad 9 proc. rdr, osiągając łącznie 535,6 mln ton.
Chiński import soi wzrósł o 19 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca do 11,2 mln ton w czerwcu, co stanowi najwyższy poziom w historii. Spowodowane to było rekordowymi zbiorami w Brazylii, chociaż import ze Stanów Zjednoczonych nadal stanowi znaczący udział mniejszościowy (około jednej czwartej importu w tym roku).

Opracowanie: Wydział Przemysłu Okrętowego MGMiŻŚ na podstawie Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,431 17-Jul-2020 ISSN: 1358-8028 i in.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Podwodna stacja badawcza „Proteus" Fabiena Cousteou.

Najnowszy projekt Fabiena Cousteau i Yvesa Béhar to stworzenie największego kompleksu podwodnego naukowo-mieszkalnego na świecie. Według planów "Proteus" to modułowa konstrukcja usytuowana na 18 metrach pod powierzchnią wody. Dwupiętrowa budowla ma stać się domem i olbrzymim laboratorium dla naukowców i badaczy, niczym Międzynarodowa Stacja Kosmiczna (ISS).
Zainstalowana zostanie u wybrzeży Curacao. Na powierzchni 370 metrów kwadratowych, pomieści oprócz laboratoriów, kompleksy medyczne, basen łączący kompleks z otwartymi wodami, podwodną szklarnię do uprawy żywności czy kwatery osobiste. Kształt budowli inspirowany jest wyglądem koralowych polipów. Całość projektu będzie zasilana energią wiatrową, słoneczną i termiczną z oceanu.
Fundusze na projekt jak dotąd zbierane są z sektora prywatnego, ale nadal poszukiwani są sponsorzy. Jedyne istniejące na dzień dzisiejszy habitaty znajdują się na Florydzie i w Rumunii.
Aquqrius powstał w 1986 roku do badań dla NOAA. Od 2013 roku, przeszedł na własność UNCW. Głębokość operacyjna 36 metrów, lokalizacja Floryda.
Laboratorium LS-1 powstało w 1968 roku. Obsługiwane przez stowarzyszenie SALMO — Uniwersytet Al Cuza, lokalizacja Rumunia, głębokość operacyjna zmienna.
Marina Lab powstało w 1984 roku, obsługiwane przez Fundację Rozwoju Zasobów Morskich, lokalizacja Floryda, głębokość operacyjna 8,23 metra.
Jules (La Chalpua) powstało jako habitat badawczy niedaleko Puerto Rico, w 1971 roku obiekt został przeniesiony na Florydę. Obecnie jest najstarszym hotelem podwodnym. Lokalizacja Floryda, głębokość operacyjna 6,4 metra.
Pomimo tego, że największe zainteresowanie podwodną częścią naszej planety rozpoczęło się wraz z początkiem podboju kosmosu, według szacunkowych danych NOAA, do dziś zbadaliśmy zaledwie około 5 procent, a zmapowaliśmy mniej niż 20 procent światowych wód.
Wizje podwodnych habitatów już w latach 50 XX wieku znajdowały się w kręgu zainteresowań badaczy i budziły wyobraźnię architektów.
Jednak to eksperyment Jacquesa-Yvesa Cousteau w 1962 roku u wybrzeży Marsylii pokazał, że człowiek może przebywać pod wodą bez wynurzania się na powierzchnię przez dłuższy czas. Umieszczony na 10 metrach habitat Conshelf, stał się domem dla 2 nurków.
Kontynuowane późniejsze projekty, w coraz bardziej rozbudowanych konstrukcjach umieszczanych na większych głębokościach, okazywały się sukcesem, zarówno dla naukowców badających życie w oceanach, jak i dalszej ekspansji człowieka i badań na większych głębokościach.
Ważne stało się nie tylko udowodnienie, że człowiek może swobodnie funkcjonować pod powierzchnią wody przez dłuższy czas oddychając gazem z buli i wykonywać codzienne czynności. Rozwój technologiczny pozwolił także na ekspansję przemysłową i urbanistyczną. Modne stały się projekty pływających domów w połowie zanurzonych, łączone na platformach w mini kolonie.
Kosmiczna ekspansja dawno prześcignęła zainteresowaniem poznawanie świata pod powierzchnią wody, jednakże wizje podwodnych domów Jacquesa-Yvesa Cousteau wracają w postaci coraz to nowych pomysłów,

projektów czy realizacji. Najnowsza, w postaci stacji badawczej "Proteus" wydaje się być rozbudowaną kontynuacją zamierzeń, jakich już nie udało się dokonać słynnemu prekursorowi.
Szacowany koszyt inwestycji to 135 milionów dolarów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Muzeum Orężą Polskiego poszukuje zabytków.

Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu apeluje o eksponaty związane z techniką morską.

Kołobrzeskie muzeum posiada jedyny w kraju morski skansen, jednak jak mówi dyrektor, Aleksander Ostasz, eksponatów jest bardzo mało.
Muzeum szuka informacji o pamiątkowych przedmiotach morskiej techniki, które powinni trafić do polskich muzeów. Dyrektor apeluje, by ratować zabytki, póki jeszcze można, gdyż cenne pamiątki często trafiają na złom.
Jeśli ktoś posiada informację bądź zabytki, proszony jest o kontakt z kołobrzeskim muzeum muzeum.kolobrzeg.pl

Kołobrzeski Skansen Morski
Skansen Morski w Kołobrzegu został uroczyście otwarty w sierpniu 2013 roku, jako obiekt Muzeum Oręża Polskiego. Koncepcja jego powstania zrodziła się już cztery lata wcześniej i była związana z brakiem miejsc postojowych przy nabrzeżach kołobrzeskiego portu oraz z wysokimi kosztami utrzymania muzealnych okrętów na wodzie.
W skansenie można zwiedzić dwa wyslipowane okręty, czyli stojące obecnie na lądzie, obejrzeć jacht pełnomorski, elementy z legendarnego kontrtorpedowca ORP „Burza", liczne uzbrojenie okrętów Marynarki Wojennej RP oraz zabytki techniki morskiej.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Josip Juranović o krok od Legii.

Wszystko wskazuje na to, że Legia Warszawa w najbliższym tygodniu zakontraktuje nowego zawodnika. Prawy defensor **Josip Juranović** w nadchodzących dniach przejdzie testy medyczne w Warszawie.
Jako pierwszy o możliwym transferze 25-latka pisał Super Express, w ślad za nim podążył również portal Legia.net. Zawodnik Hajduka Split na przełomie kolejnych dni zjawi się w Warszawie, aby przejść testy medyczne i podpisać kontrakt ze świeżo upieczonym mistrzem Polski.
Według wstępnych informacji, warszawski zespół zapłaci za chorwackiego zawodnika około 300-400 tysięcy euro. Jeszcze rok temu Hajduk żądał za niego blisko milion euro. Wymagana kwota wyraźnie spikowała, umowa 25-latka z "Białymi" wygasa wraz z końcem czerwca przyszłego roku i jego wartość znacznie zmalała.

W niedawno zakończonym sezonie zagrał na wszystkich frontach w 34 spotkaniach, zdobył dwa gole i trzykrotnie zaliczał asystę. W trakcie swojej kariery dwukrotnie wystąpił w kadrze Chorwacji, debiut w narodowych barwach zaliczył w styczniu 2017 roku w towarzyskim meczu przeciwko reprezentacji Chin.

Juranović ma aspirację do gry w wyjściowym składzie Legii. Transfer Chorwata sprawi, że nad przyszłością **Pawła Stolarskiego** pojawi się znak zapytania. Niewykluczone, że transfer **Michała Karbownika** wisi w powietrzu, 19-latek był przymierzany od nowego sezonu na prawą stronę formacji defensywnej. 19-latek może być jednak ustawiony wyżej i grać z niżej ustawionym Juranoviciem na prawej stronie boiska.

Źródło:PiłkaNożna.pl

Koronawirus nas oszukuje. Zmienia się tak, by komórki go nie rozpoznały.

Badania nad SARS-CoV-2 wciąż przynoszą nowe odkrycia. Uczeni dowiedzieli się właśnie, w jaki sposób wirus bezkarnie wnika do komórek

Wirus to pozornie bardzo prosta struktura. Składa się z fragmentu materiału genetycznego (w przypadku koronawirusa jest to RNA) opakowanego w białkową otoczkę. Jednak mimo tej prostoty wirusy wyewoluowały tak, by jak najskuteczniej wnikać do organizmu i oszukiwać nasz układ odpornościowy.

Dotyczy to także SARS-CoV-2. Najnowsze badania przeprowadzone na Uniwersytecie Teksańskim i opublikowane w czasopiśmie naukowym „Nature Communications" pokazują, w jaki sposób wirus „wmawia" komórce, że jest niegroźny.

Kod dostępu

Gdy wchodzimy do budynku chronionego przez alarm, możemy go wyłączyć. Wystarczy, że znamy kod dostępu i wstukamy go na klawiaturze systemu. Podobnie zachowuje się koronawirus atakujący ludzkie komórki.

W jego przypadku kodem dostępu jest enzym o nazwie nsp16. – Wirus używa go, by zmodyfikować końcówkę swego materiału genetycznego, czyli nici RNA. To rodzaj kamuflażu. Dzięki niemu komórka jest przekonana, że wirusowe RNA jest jej własnym mRNA – wyjaśnia dr Yogesh Gupta, główny autor badań.

Jego zespół szczegółowo przebadał trójwymiarową strukturę enzymu nsp16. – Dzięki temu możliwe będzie opracowanie skutecznego leku na SARS-CoV-2. Wystarczy znaleźć niewielką cząsteczkę, która zablokuje ten enzym i pozbawi koronawirusa możliwości maskowania się – mówi dr Gupta. Wówczas do akcji skutecznie wkroczy układ odpornościowy i zniszczy intruza.

Im więcej zmian, tym gorzej

To, że materiał genetyczny wirusa SARS-CoV-2 ulega modyfikacjom, jest z jednej strony naturalne – wszystkie wirusy ewoluują – ale z drugiej strony budzi niepokój naukowców. Wiadomo, że koronawirus mutuje od początku pandemii. Szczep SARS-CoV-2, który przeskoczył Atlantyk i zbiera swoje żniwo w Stanach Zjednoczonych to mutacja zdolna do dużo szybszego rozsiewu.

Uczeni obawiają się głębszych zmian w genomie wirusa. Mogą one wywołać m.in. zwiększoną zjadliwość mikroba i zwiększyć liczbę ofiar śmiertelnych. Utrudnią też opracowanie skutecznej terapii przeciw niemu. Wirusy RNA, do których należy SARS-CoV-2, są bardzo zmienne. Do powielania się wykorzystują enzym zwany polimerazą zależną RNA, który często robi błędy. Dlatego praca nad opracowaniem szczepionek przeciwko wirusom RNA jest długa i często nieskuteczna.

Jak długo utrzyma się odporność?

Mimo tych obaw trwają intensywne prace nad szczepionkami na koronawirusa. Obecnie testuje się ich ponad 165, z czego 27 już z udziałem ludzi. Obiecujące wyniki dały m.in. próby prowadzone przez firmę Moderna oraz zespół z Oksfordu. Eksperymentalną szczepionkę mają też otrzymać chińscy żołnierze.

Testy muszą potrwać co najmniej rok. Tyle zajmuje wykonanie analiz dotyczących samej tylko I fazy badań klinicznych, oceniającej bezpieczeństwo stosowania preparatu. W drugiej i trzeciej fazie badań biorą już udział setki i tysiące osób. I dopiero wówczas się sprawdza, czy preparat w ogóle jest skuteczny.

W przypadku SARS-CoV-2 jest to o tyle istotne, że uczeni nie są pewni, jak długo utrzymuje się odporność na tego wirusa. U ozdrowieńców ochronne przeciwciała zanikają po kilku miesiącach. Być może szczepionki wywołają bardziej trwały efekt. Jeśli tak się nie stanie, być może będziemy musieli szczepić się na koronawirusa tak jak na sezonową grypę – raz na rok.

Źródło:Focus.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację : https://www.omk.org.pl/article/567

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

www.omk.org.pl

Przypominamy o pomocy finansowej dla marynarzy z OMK wykonujących badania na COVID-19i.

Marynarze należący do OMK, którzy ze względów zarówno indywidualnych jak i zawodowych wykonują testy na covid, mogą ubiegać się o zapomogę finansową z OMK.
Przypominamy, iż OMK wynegocjowała korzystniejsze stawki na testy typy RT – PCR z ogólnopolskimi laboratoriami sieci Diagnostyka. Szczegóły umowy z "Diagnostyka Laboratora Medyczne".
Marynarze z OMK wykonujący badania w tej sieci laboratoriów i korzystający z preferencyjnych warunków mogą dodatkowo złożyć do OMK wniosek o zapomogę w wysokości 20% kosztu badania.
Jeżeli marynarz skorzysta z oferty innego laboratorium lub z umowy OMK-HMS także może ubiegać się o zapomogę lecz jej wysokość jest ograniczona do 20% ceny usługi wynegocjowanej z laboratoriami Diagnostyką.
Zapomoga przysługuje tylko marynarzom z OMK indywidualnie zlecającym badania w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego, rodziny lub ułatwienia w przemieszczaniu się pomiędzy miejscami zamieszkania i pracy. Zapomoga nie przysługuje marynarzom wykonującym badania na zlecenie i koszt armatora.
Osoby zamierzające skorzystać z zapomogi finansowej proszone są o kontakt mailowy – biuro@nms.org.pl
Podstawą złożenia wniosku o zapomogę jest rachunek lub paragon oraz potwierdzenie przeprowadzonego badania.

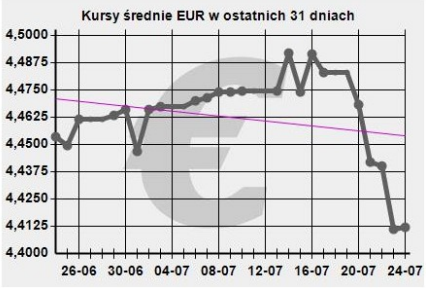
Źródło www.omk.org.pl

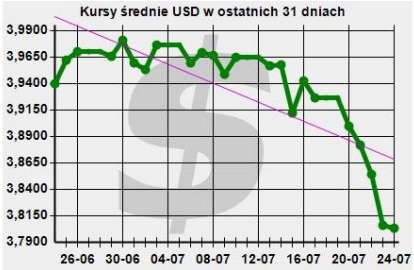
Wydarzyło się 27 lipca - kalendarium

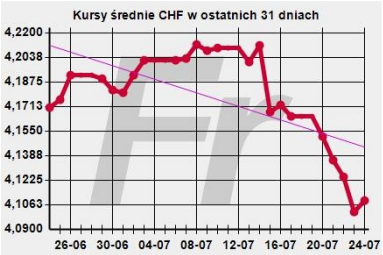
27 lipca jest 208 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 157 dni. 27 lipca jest obchodzony w Korei Północnej jako Dzień Zwycięstwa.

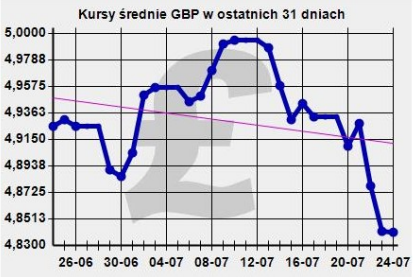
Imieniny obchodzą:
Antuza, Aureliusz, Bertold, Celestyn, Celia, Celiusz, Feliks, Innocenty, Jerzy, Julia, Laurentyn, Lilioza, Lilla, Magdalena, Maur, Natalia, Nowellon, Pantaleon, Sergiusz, Stoisław, Teodor, Tomisława i Wszebor.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1331r. – Wojna kujawska: porażka wojsk polskich w bitwie pod Pyzdrami z krzyżakami.
1526r. - Wmurowano kamień węgielny pod budowę pierwszego szpitala miejskiego we Wrocławiu.
1608r.– II wojna polsko-szwedzka: wojska szwedzkie zajęły twierdzę Dyjament u ujścia Dźwiny.
1851r.– Pierwszy w historii pociąg odjechał z Bydgoszczy.
1920r. – Po eksplozji kotła zatonął polski torpedowiec ORP „Kaszub".
1926r. – Wojna polsko-bolszewicka: Armia Czerwona zajęła twierdzę Osowiec.
1939r. – Podniesiono banderę na statku pasażerskim „Chrobry".
1941r. - W zajętym przez Wehrmacht Lwowie ukraińscy szowiniści w trakcie 3-dniowego pogromu (tzw. Dni Petlury) zamordowali 1500–2000 Żydów
2016r. - Rozpoczęła się podróż apostolska papieża Franciszka do Polski
..

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Kurs **41.09** $/bbl	Data 2020-07-27 11:11:55
Zmiana -0.20 (-0.48%)	Max/min 41.38 40.94
Zmiana 52t -15.78 (-27.75%)	Max/min 52t 65.65 6.50
Otwarcie 41.34	Poprz. kurs 41.29
Bid	Ask
Wolumen	Obrót
LOP	Transakcje

Stopy zwrotu: 10 dni: **+2.47%**, YTD: -32.71%

Zacznij Inwestowanie
80.5% rachunków detalicznych CFD odnotowuje straty.

Zmiany serii (▲): 2020-07-20 [wrz 2020], 2020-06-22 [sie 2020], ...

Surowce ›

Ropa brent	43,59 $	baryłka	▲ 0,58%	08:53
Cyna	17695,00 $	tona	▲ -0,38%	24 lip
Cynk	2193,00 $	tona	▲ -0,63%	24 lip
Aluminium	1654,00 $	tona	▲ -0,42%	24 lip
Pallad	2328,50 $	uncja	▲ 1,24%	08:53
Platyna	986,15 $	uncja	▲ 3,22%	08:53
Srebro	24,30 $	uncja	▲ 5,65%	08:53
Złoto	1930,30 $	uncja	▲ 1,60%	08:53

Rozrywka

6	7		5	2			1	
	1							
4		5					8	
	6		2	9				
7			6		5			1
				7	4		3	
	3					9		8
							7	
	2			3	8		6	4

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:4

9		7				1		
6				8	2			
	2					5		
			3				6	5
		1		7				
			9	6				
		3		4				8
		8				7	1	

Na terytorium Indian położono drogę żelazną. Wódz postanowił osobiście powitać pierwszy przyjeżdżający pociąg. Stanął na torach podniósł rękę w geście powitania a lokomotywa... nawet nie zwolniła i przejechała po nim jak po łysej kobyle. Ciężko ranny wódz odzyskuje przytomność w swoim tipi, gdy nagle słyszy zza ściany narastający gwizd. Zrywa się na równe nogi, wyskakuje na zewnątrz, patrzy a tu czajnik z gwizdkiem. Zrzuca go na ziemię, kopie, depcze, wali toporkiem. Żona wypada za nim wołając:
- Uspokój się, co robisz???
A wódz na to:
- Zabić gnidę póki mały!!!